**Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.**

# DZIENNIK URZĘDOWY

## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

**Nr. 28.** **Warszawa, 20 sierpnia 1935 r.** **Rok XVII**

## T R E Ś Ć:



## SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

### 145.

### Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 lipca 1935 r. Nr. R. O. II. 50/54 w sprawie zmian przepisów ruchu Nr. R. 1.

W przepisach ruchu Nr. R 1, zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 12 czerwca 1933 r. za Nr. R. O. II. 50/5, wprowadza się zmianę ustępów (1) i (2) § 28, które otrzymują następujące brzmienie:

(1) Parowóz prowadzący pociąg powinien być sprzęgnięty z sąsiednim wagonem pociągu sprzęgiem parowozu (tendra), a w pociągach na hamulcach ręcznych nadto sprzęgiem wagonowym.

(2) Wszystkie wagony w pociągach na hamulcach ręcznych powinny być sprzęgnięte sprzęgiem podwójnym, w pociągach zaś na hamulcach zespolonych, sprzęgiem pojedyńczym. W części pociągu na hamulcach zespolonych hamowanej ręcznie (§ 30 ustęp (14), wagony powinny być sprzęgnięte ze sobą oraz z sąsiednim wagonem części pociągu na hamulcach zespolonych sprzęgiem podwójnym.

W razie przejścia pociągu w drodze z hamulca zespolonego na hamowanie ręczne — nie jest wymagane podwójne sprzęgnięcie wagonów między sobą i z parowozem aż do stacji, posiadającej odpowiedni personel służby mechanicznej.

## SPRAWY DROGOWO - KOLEJOWE.

### 146.

**Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 30 lipca 1935 r. Nr. U. N. V - 118/1 o zaszeregowaniu linij kolejowych.**

W zaszeregowaniu linij kolejowych, ogłoszonem w Dz. Urz. M. K. Nr. 6 z 1934 r. wprowadzone zostają niniejszem następujące zmiany i uzupełnienia:

a) Przenosi się z kategorji kolei pierwszorzędnych do kategorji drugorzędnych łącznice węzła Gdańskiego: Gdańsk (Danzig) — Neufahrwasser; Danzig Oliwaer Tor — Weichselbahnhof — Saspe; Saspe — dawn. Marinekohlenlager; Danzig RDZ — Troyl — Weichselmünde; Sandweg — Strohdeich; Strohdeich — Holm; Kaiserhafen — Holzfreilager; Troyl — Kaiserhafen; Troyl — Westerplatte.

b) Uzupełnia się wykaz kolei pierwszorzędnych następującemi linjami:
Warszawa — Radom.
Tunel — Miechów — Kraków.

c) Wyłącza się z kategorji kolei drugorzędnych jako rozebraną linję: (Neustettin) — gr. Państwa — Chojnice.

d) Przenosi się z kategorji kolei drugorzędnych do kolei znaczenia miejscowego:

1) linje: Bzowo — Goraj—Ujście—gr. Państwa.
Szamotuły — Międzychód.
Rokietnica — Międzychód.
Inowrocław — Strzelno — Mogilno.
Oborniki — Wronki.
Jarocin — Piaski — Kąkolewo.
Wolsztyn — Kopanica — gr. Państwa (część linji Luboń — Grodzisk — Wolsztyn — Kopanica — gr. Państwa).
Podzamcze — Kępno — Perzów — gr. Państwa.
Zagórz — Łupków — Gr. Państwa (Medzi Laborce).
Lwów — Podzamcze — Potutory — Podhajce.
Tarnopol — Kopyczyńce.
Halicz Podwysokie.
Kopyczyńce — Husiatyn (część linji Chryplin — Pałahicze — Biała Czortkowska — Wygnanka — Kopyczyńce — Husiatyn).

2) łącznice Węzła Toruńskiego: Toruń Płn. — Toruń Port Drzewny; Toruń Miasto — Toruń Nadbrzezie;

e) Dodaje się do zestawienia kolei drugorzędnych linje:

1) (Cziasnau) gr. Państwa — Lubliniec — Kalety.

2) Zebrzydowice — Cieszyn.

f) Zmienia się nazwę kolei drugorzędnej: (Cziasnau) gr. Państwa — Strzybnica — Tarnowskie Góry na: (Brynnek) gr. Państwa — Strzybnica — Tarnowskie Góry.

g) Przenosi się z kategorji kolei miejscowego znaczenia do kolei drugorzędnych: Sniadowo — Łapy.

h) Wykaz kolei znaczenia miejscowego uzupełnia się następującemi:
Porzecze — Druskieniki.
Płock — Sierpc.
Warszawa — Łomianki.
Katowice — Kopalnia Karolina.
Chebzie — Huta Hubertus.
Chorzów — Kopalnia Florentyna.
Murcki — Kopalnia Murcki.
Kraków Płaszów — Kraków Wisła.

---

### 147.

**Nr. U. Z. II - 127/33 z dnia 5 sierpnia 1935 r. w sprawie zmian w Instrukcji Nr. E 9 i w warunkach technicznych Nr. E 8.**

Ministerstwo Komunikacji poleca sprostować następujące pomyłki w Instrukcji o sprawozdaniu i utrzymaniu urządzeń nastawczych i blokowych Nr. E 9.

1) Zał. 3 § 1, ust. (8), p. c) (str. 96) w ostatnim wierszu zamiast słów:
„przylgi odpowiednio spiłować"
powinno być:
„przylgi odpowiednio przekuć".

2) Zał. 3, § 2, (str. 97) w tytule tego paragrafu zamiast słowa:
„Utrzymania"
powinno być
„Utrzymanie".

3) Załączniki 5a i 5b (str. 107 i 109) we wszystkich tabliczkach, w drugiej kolumnie pionowej, zamiast słów:
„na dół"
powinno być
„do góry" i
zamiast słów:
„do góry"
powinno być:
„na dół".

Ministerstwo Komunikacji poleca uzupełnić Warunki techniczne odbioru bloków systemu Siemensa Nr. E 8 następującym dodatkiem:

W § 7, ust. (10), (str. 37) wiersz pierwszy od góry po słowach:
„wykonane z drutu"
należy dodać:
„stalowego lub".

---

## SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

### 148.

**Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lipca 1935 r. Nr. M. Z. XIV. 486/5 w sprawie gospodarowania staremi podkładami.**

Odwołując rozporządzenie Nr. MZ. VIII. 237/29 z dnia 13 grudnia 1933 r. zatwierdzam następujące postanowienia w sprawie gospodarowania staremi podkładami.

§ 1. Podkłady wyjęte z torów powinny być niezwłocznie po wyjęciu posegregowane na następujące kategorje:

A) podkłady zdatne do powtórnego ułożenia w torach głównych, stacyjnych i bocznicowych;

B) podkłady niezdatne do powtórnego ułożenia w torach, lecz zdatne do robót budowlanych;

C) podkłady i części podkładów zdatne tylko na opał.

Wszystkie te podkłady po zakwalifikowaniu należy wprowadzić do rachunku zasobów pod właściwemi pozycjami mianownictwa w tym samym miesiącu, w którym nastąpiło ich odzyskanie.

§ 2. Podkłady trzech kategoryj, wymienionych wyżej, zalicza się, po wyjęciu z torów na rachunek zasobowy po cenach według § 5, z jednoczesnem wniesieniem odzyskanej ich wartości po tychże cenach na wznowienie kredytów lub też na wpływy funduszu inwestycyjnego, jeżeli pochodzą z rozbiórki przedmiotów kasowanych.

§ 3. Podkłady zdatne do powtórnego ułożenia w tory należy wykazywać w rachunku zasobowym w dziale IV-a nowego mianownictwa Nr. Z. 4, jak następuje: normalnotorowe nienasycone pod Nr. Nr. 42 lub 102 i wąskotorowe pod Nr. Nr. 70 W lub 128 W, zależnie od tego, czy są z drzewa twardego czy miękkiego, lecz niezależnie od ich typu; podkłady zaś nasycone — pod Nr. Nr. 72 i 132 oraz wąskotorowe pod Nr. Nr. 100 W i 160 W.

Jeżeli podkład nasycony wyjęty został z toru głównego przed upływem terminu gwarancyjnego z powodu takiego nadpróchnienia, które uniemożliwia dalsze jego leżenie w torze, to należy go uważać za wymagający odszkodowania gwarancyjnego w myśl warunków umowy z Towarzystwem Impregnacyjnem.

Jeżeli zaś podkład nasycony został wyjęty z toru przedwcześnie nie z powodu spróchnienia lecz w związku z wymianą ciągłą, z przebudową lub z powodu rozbiórki, — to podkład taki, nawet zaliczony do działu IV-a, powinien być uważany za pozostający nadal w okresie gwarancyjnym.

§ 4. Stare podkłady, niezdatne do powtórnego ułożenia w torach, lecz zdatne do celów budowlanych lub tylko na opał, należy wykazać w dziale XVI nowego mianownictwa Nr. Z. 4, a mianowicie:

pod Nr. 10 — podkłady normalnotorowe z drzewa miękkiego, zdatne do robót budowlanych w sztukach;

pod Nr. 11 — to samo wąskotorowe w szt.;

pod Nr. 13 — podkłady normalnotorowe z drzewa twardego, zdatne do robót budowlanych w szt.;

pod Nr. 14 — to samo wąskotorowe w szt.;

pod Nr. 5 — podkłady normalnotorowe i wąskotorowe z drzewa miękkiego w całych sztukach lub częściach, zdatne tylko na opał w $m^3$ przestrzennych;

pod Nr. 5 — to samo z drzewa twardego w $m^3$ przestrzennych.

§ 5. Ceny rejestrowe (ewidencyjne) podkładów starych ustanawia się następujące:

a) wszystkich podkładów, wyszczególnionych w § 3, nadających się do powtórnego ułożenia w torach — w wysokości 50% ceny rejestrowej nowych nienasyconych, twardych lub miękkich, typu najtańszego;

b) podkładów niezdatnych do powtórnego ułożenia w torach, lecz nadających się do robót budowlanych lub tylko na opał (§ 4), oznacza corocznie M. K. w zależności od cen podkładów nowych. Ceny oznaczone przez M. K. obowiązują na rok 1935 od dnia 1 marca do końca roku kalendarzowego, w następnych zaś latach od dnia 1 stycznia do dnia 31-go grudnia danego roku.

§ 6. Podkłady stare nadające się do ponownego użytku w torach i wyjęte przed dniem 1 sierpnia danego roku, powinny być użyte w tym samym okresie budżetowym; wyjęte zaś po 1 sierpnia mogą być użyte w roku następnym aż do wyczerpania zapasu przed podkładami odzyskanemi w bieżącym okresie budżetowym, co Dyrekcje powinny brać pod uwagę przy sporządzeniu planu robót.

Wszystkie podkłady zakwalifikowane do działu IV-a powinny być bezwarunkowo ułożone w torach.

§ 7. Podkłady stare, zaliczone do zdatnych do robót budowlanych, powinny być przedewszystkiem użyte do budowy wszelkiego rodzaju komórek, budek i t. p., na ogrodzenia, na słupki, na ściany zasieków węglowych, do przeróbki na podkłady wąskotorowe i t. d. Zbywające ilości podkładów zdatnych do robót budowlanych w razie stwierdzonego braku zapotrzebowania ze strony innych DOKP, powinny być użyte na potrzeby eksploatacji jako opał, po uprzedniem przecięciu ich na dwie połowy i przeniesieniu do odpowiedniej kategorji podkładów opałowych.

Podkłady stare, zaliczone do kategorji zdatnych na opał, powinny być użyte przedewszystkiem do opalania budynków, do rozpalania parowozów (jeżeli się to opłaci ze względu na warunki miejscowe); na paliwo do kotłów stałych i t. p.

Nadmiar ponad te potrzeby może być sprzedawany pracownikom kolejowym na ich życzenie wzamian całości lub części przysługującej im normy deputatu opałowego, a w razie wyczerpania deputatu sprzedaż może być powiększona do 20% ponad tę normę.

Nadmiar podkładów opałowych pozostały po zaspokojeniu potrzeb pracowników kolejowych może być sprzedawany osobom postronnym z zachowaniem przepisów obowiązujących przy sprzedaży zbędnych materjałów ze składnic kolejowych.

Przed wydaniem nabywcy podkłady sprzedawane powinny być rozpiłowane wpoprzek na dwie połowy. Sprzedane podkłady wąskotoro-

we ze względu na ich małą długość nie powinny być rozpiłowywane.

§ 8. Ceny sprzedażne, po jakich stare podkłady zakwalifikowane do zdatnych na opał mogą być sprzedawane pracownikom kolejowym, nie mogą być niższe od cen rejestrowych. Ceny te co pół roku (t. j. 1 kwietnia i 1 października każdego roku) oznacza Dyrekcja w zależności od ceny węgla deputatowego I-szej kategorji. Różnicę ceny sprzedażnej od ceny rejestrowej należy zaliczać na wznowienie odpowiednich kredytów służby drogowej.

§ 9. Ilość podkładów opałowych, jaka może być wydana pracownikowi kolejowemu jako deputat opałowy, należy określać przyjmując, że tonna węgla odpowiada 8 $m^3$ przestrzennym starych podkładów opałowych miękkich oraz 6 $m^3$ przestrzennym — twardych normalnotorowych i wąskotorowych.

§ 10. Kwalifikowania starych podkładów według kategoryj, wskazanych w § 1, dokonywa służba drogowa stosownie do wydanych w tym względzie przepisów i rozporządzeń.

Oddziały drogowe określają ilość podkładów, które należy zostawić na potrzeby służby drogowej do ułożenia w torach, do robót budowlanych, na opał pomieszczeń służbowych, zarządzanych bezpośrednio przez służbę drogową, i na deputaty opałowe dla pokrycia miejscowego zapotrzebowania.

Stare podkłady, które zostały zachowane na potrzeby służby drogowej, należy pozostawić w wykazach zasobów właściwych oddziałów drogowych.

Co do pozostałych ilości podkładów wydziały: Drogowy i Zasobów mają wspólnie ułożyć plan ich zużytkowania i wyznaczyć składy zasobów, do których ze względu na największe zapotrzebowanie należy te podkłady przesłać i zaliczyć do ich rachunku zasobów.

---

## SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

### 149.

**Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 lipca 1935 r. Nr. DB-4d/13 w sprawie budowy i przebudowy mostków i przepustów.**

Przy budowie i przebudowie mostków i przepustów na drogach publicznych i przy określaniu głębokości koryta tych budowli, nie zawsze są uwzględniane możliwości osuszenia okolicznych gruntów.

Powoduje to często konieczność przebudowy tych budowli dla zadość uczynienia potrzebom meljoracji gruntów, narażając Skarb Państwa i osoby prywatne na znaczne koszty.

Z uwagi na powyższe zarządzam, aby przy budowie lub przebudowie mostków i przepustów projektowana głębokość koryta tych budowli była uzgadniana z właściwemi organami Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych.

---

## SPRAWY DRÓG WODNYCH.

### 150.

**Instrukcja Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych, dla urzędów wojewódzkich i państwowych zarządów wodnych o przeprowadzaniu rejestracji i o wykazach statystycznych statków i łodzi żeglugi śródlądowej.**

§ 1.

(1) Za statki i łodzie podlegające rejestracji na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 266) uważa się wszelkiego rodzaju parowce, motorowce, barki, krypy, galary, baty, promy przewozowe, przystanie lub magazyny pływające i inne statki i łodzie służące dla celów żeglugowych.

(2) Objekty pływające tego rodzaju jak kąpieliska na pływakach, pogłębiarki służące do wydobywania z łożysk wód materjałów budowlanych, pływające domki służące do rybołówstwa, do wynajmu łodzi spacerowych lub dla celów sportowych — rejestracji nie podlegają.

§ 2.

(1) Państwowe zarządy wodne, powołane rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 330) do przeprowadzania rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej obowiązane są zwracać baczną uwagę, aby wszystkie statki i łodzie, podlegające rejestracji były w przewidzianych terminach zgłoszone do rejestracji i zaopatrzone w stosowne dokumenty rejestracyjne oraz znaki numerowe, aby znaki numerowe były przymocowane na statkach i łodziach w stosownem i widocznem miejscu, odpowiadały numerom dokumentów rejestracyjnych i w żadnym razie nie były przenoszone na inne statki lub łodzie, oraz aby właściciele (posiadacze) statków i łodzi zgłaszali we właściwym czasie zmiany, zaszłe na ich statkach lub łodziach.

(2) O ujawnionych wykroczeniach należy niezwłocznie zawiadamiać właściwe władze administracji ogólnej, celem pociągnięcia winnych do odpowiedzialności.

§ 3.

(1) Rejestrację statków i łodzi żeglugi śródlądowej prowadzi się w celach ewidencyjnych, statystycznych, tudzież dla stwierdzenia przynależności państwowej tych statków i łodzi, przeto urzędy, powołane do przeprowadzania rejestracji, powinny zwracać baczną uwagę, aby

wnoszone do ksiąg rejestracyjnych dane, dotyczące statków i łodzi, były wyczerpujące i odpowiadały rzeczywistości.

§ 4.

Po sprawdzeniu danych zgłoszonych przez właściciela (posiadacza) statku lub łodzi, zgodnie z postanowieniami § 6 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1935 r. o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 330), urząd rejestrujący czyni stosowne poprawki i uwagi w odnośnych rubrykach zgłoszenia, poczem zaopatruje je w numer i datę, oraz stwierdza prawdziwość danych podpisem i pieczęcią.

§ 5.

Zarejestrowany statek lub łódź urząd wpisuje w dniu wydania dokumentu rejestracyjnego do właściwej księgi rejestracyjnej w kolejnym porządku.

§ 6.

Przy zgłaszaniu zmian zarejestrowanych danych należy postępować według następujących wskazówek:

(1) W razie zgłoszenia zmiany właściciela albo nazwy statku lub łodzi, urząd powołany do przyjmowania takich zgłoszeń przekreśla czerwonym atramentem w dokumencie rejestracyjnym, w zgłoszeniu pierwotnem oraz w odnośnej księdze dane dotyczące dawnego właściciela, względnie dawną nazwę, wpisuje zmienione dane, robi stosowne adnotacje w rubryce „Późniejsze zmiany" tych dokumentów i w rubryce „Uwagi" księgi, poczem zwraca dokument rejestracyjny właścicielowi (posiadaczowi) statku lub łodzi, albo osobie która zgłosiła powyższe zmiany.

(2) W razie zgłoszenia zmiany obranego miejsca postoju statku lub łodzi powołany do przyjmowania takich zgłoszeń urząd, jeżeli nowoobrane miejsce postoju leży w obrębie jego działania, przekreśla czerwonym atramentem w dokumencie rejestracyjnym, w zgłoszeniu pierwotnem oraz w odnośnej księdze dane dotyczące dawnego miejsca postoju, wpisuje nowe, robi stosowne adnotacje w rubrykach „Późniejsze zmiany", względnie „Uwagi", poczem zwraca dokument rejestracyjny właścicielowi (posiadaczowi) statku lub łodzi, albo osobie, która tę zmianę zgłosiła. Jeżeli nowoobrane miejsce postoju leży w obrębie działania innego urzędu, powołanego do przeprowadzania rejestracji statków i łodzi, wówczas urząd, w którym statek lub łódź był pierwotnie zarejestrowany, wykreśla go ze swej księgi spisu, zaznaczając w rubryce „Uwagi" przyczyny wykreślenia i przesyła odnośne akty rejestracyjne temu urzędowi, w którego obrębie działania leży nowoobrane miejsce postoju, dla wciągnięcia do tamtejszej księgi spisu.

Jednocześnie na dokumencie rejestracyjnym, który zwraca się okazicielowi, urząd robi adnotacje: „Naskutek zgłoszenia z dn. . . . . . m. . . . . . . r. obrane miejsce postoju zmienia się na . . . . . . ., leżące w obrębie działania urzędu rejestracyjnego w . . . . . . . .". Posiadacz statku lub łodzi jest obowiązany w terminie miesięcznym, licząc od dnia zwrócenia przez urząd dokumentu rejestracyjnego z adnotacją, oddać posiadany znak numerowy i dokument rejestracyjny we wskazanym urzędzie, który wydaje nowy znak numerowy i dokument rejestracyjny, zaopatrzony uwagą o poprzedniem miejscu postoju i znaku numerowym, o czem robi się stosowne adnotacje w księgach urzędu. Za datę zmiany miejsca postoju uważa się data wystawienia nowego dokumentu rejestracyjnego.

(3) W razie zgłoszenia przebudowy statku lub łodzi, połączonej ze zmianą wymiarów, urządzeń lub przeznaczenia, urząd, powołany do przyjmowania takich zgłoszeń, po dokładnem sprawdzeniu danych wprowadza zaszłe zmiany do pierwotnego zgłoszenia i księgi spisu, poczem wydaje nowy dokument rejestracyjny, opatrzony tym samym numerem, co pierwotny, ten zaś ostatni po skasowaniu załącza do akt o rejestracji. Jeżeli przebudowa spowodowała przejście danego statku lub łodzi z grupy statków lub łodzi z własnym napędem mechanicznym do grupy bez takiego napędu, lub odwrotnie, albo spowodowała takie zmiany wymiarów, że statek lub łódź przechodzi do kategorji podlegających rejestracji corocznej, wówczas taki statek lub łódź podlega ponownej rejestracji w trybie normalnym, pierwotny zaś dokument rejestracyjny i znak numerowy podlegają wycofaniu i złożeniu do akt, jak również wykreśla się odnośną pozycję w księdze spisu, o czem robi się stosowną adnotację w rubryce „Uwagi".

(4) W razie zgłoszenia awarji, która nie powoduje zupełnego wycofania statku lub łodzi z ruchu, urząd powołany do przyjmowania takich zgłoszeń robi o tem zwięzłą adnotację na dokumentach i w księdze rejestracyjnej. Jeżeli zaś na skutek awarji lub innej jakiejś przyczyny statek lub łódź ma być nazawsze wycofany z żeglugi, właściciel (posiadacz) obowiązany jest przy zgłoszeniu zwrócić dokument rejestracyjny oraz znak numerowy, o ile nie uległy one zniszczeniu lub zaginięciu razem ze statkiem, a urząd otrzymujący zgłoszenie wykreśla go z księgi spisu, robiąc o tem stosowną adnotację, a dokumenty rejestracyjne i znak numerowy składa do akt.

§ 7.

(1) Dla statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym przeznacza się znaki numerowe od Nr. 1 do Nr. 3.300 włącznie, a dla statków bez własnego napędu mechanicznego od Nr. 10.000 do Nr. 19.600 z następującym podziałem pomiędzy urzędy, powołane do przeprowadzania rejestracji statków i łodzi:

1) Państw. Zarz. Wodny w Krakowie:
od Nr. 1 do Nr. 100
od Nr. 10.001 do Nr. 11.000
2) Państw. Zarz. Wodny w Tarnowie:
od Nr. 101 do Nr. 200
od Nr. 11.001 do Nr. 11.400
3) Państw. Zarz. Wodny w Sandomierzu:
od Nr. 201 do Nr. 300
od Nr. 11.401 do Nr. 11.800
4) Państw. Zarz. Wodny w Puławach:
od Nr. 301 do Nr. 400
od Nr. 11.801 do Nr. 12.200
5) Państw. Zarz. Wodny w Warszawie:
od Nr. 401 do Nr. 600
od Nr. 12.201 do Nr. 13.200
6) Państw. Zarz. Wodny w Wyszkowie:
od Nr. 601 do Nr. 700
od Nr. 13.201 do Nr. 13.400
7) Państw. Zarz. Wodny w Płocku:
od Nr. 701 do Nr. 900
od Nr. 13.401 do Nr. 13.800
8) Państw. Zarz. Wodny w Toruniu:
od Nr. 901 do Nr. 1.101
od Nr. 13.801 do Nr. 14.200
9) Państw. Zarz. Wodny w Chełmnie:
od Nr. 1.101 do Nr. 1.200
od Nr. 14.201 do Nr. 14.400
10) Państw. Zarz. Wodny w Tczewie:
od Nr. 1.201 do Nr. 1.300
od Nr. 14.401 do Nr. 14.800
11) Państw. Zarz. Wodny w Bydgoszczy:
od Nr. 1.301 do Nr. 1.500
od Nr. 14.801 do Nr. 15.400
12) Państw. Zarz. Wodny w Czarnkowie:
od Nr. 1.501 do Nr. 1.600
od Nr. 15.401 do Nr. 15.600
13) Państw. Zarz. Wodny w Augustowie:
od Nr. 1.601 do Nr. 1.700
od Nr. 15.601 do Nr. 15.800
14) Państw. Zarz. Wodny w Brześciu n/B.:
od Nr. 1.701 do Nr. 1.800
od Nr. 15.801 do Nr. 16.000
15) Państw. Zarz. Wodny w Pińsku:
od Nr. 1.801 do Nr. 2.000
od Nr. 16.001 do Nr. 16.800
16) Państw. Zarz. Wodny w Łucku:
od Nr. 2.001 do Nr. 2.100
od Nr. 16.801 do Nr. 17.000
17) Państw. Zarz. Wodny w Słonimie:
od Nr. 2.101 do Nr. 2.200
od Nr. 17.001 do Nr. 17.200
18) Państw. Zarz. Wodny w Stryju:
od Nr. 2.201 do Nr. 2.300
od Nr. 17.201 do Nr. 17.400
19) Państw. Zarz. Wodny w Stanisławowie:
od Nr. 2.301 do Nr. 2.400
od Nr. 17.401 do Nr. 17.600
20) Państw. Zarz. Wodny w Kołomyji:
od Nr. 2.401 do Nr. 2.500
od Nr. 17.601 do Nr. 17.800
21) Państw. Zarz. Wodny w Rzeszowie:
od Nr. 2.501 do Nr. 2.600
od Nr. 17.801 do Nr. 18.000
22) Państw. Zarz. Wodny w Przemyślu:
od Nr. 2.601 do Nr. 2.700
od Nr. 18.001 do Nr. 18.200
23) Państw. Zarz. Wodny w Nowym Sączu:
od Nr. 2.701 do Nr. 2.800
od Nr. 18.201 do Nr. 18.400
24) Państw. Zarz. Wodny w Żywcu:
od Nr. 2.801 do Nr. 2.900
od Nr. 18.401 do Nr. 18.600
25) Państw. Zarz. Wodny w Poznaniu:
od Nr. 2.901 do Nr. 3.000
od Nr. 18.601 do Nr. 19.000
26) Państw. Zarz. Wodny w Koninie:
od Nr. 3.001 do Nr. 3.100
od Nr. 19.001 do Nr. 19.200
27) Państw. Zarz. Wodny w Wilnie:
od Nr. 3.101 do Nr. 3.200
od Nr. 19.201 do Nr. 19.400
28) Urz. Woj. we Lwowie (dla górnego Bugu):
od Nr. 3.201 do Nr. 3.300
od Nr. 19.401 do Nr. 19.600

Znaki numerowe wydają urzędy na poszczególne rodzaje statków w porządku kolejnym stosownie do napływu zgłoszeń.

(2) Znaki numerowe dla wszystkich statków i łodzi zamówi Urząd Wojewódzki — Wydział Dróg Wodnych w Warszawie i roześle — za zwrotem kosztów do poszczególnych urzędów, powołanych do przeprowadzania rejestracji statków i łodzi.

(3) Ustalony w ust. (1) podział znaków numerowych pomiędzy poszczególne urzędy został dokonany w przewidywaniu możliwości znacznego zwiększenia ilości taboru w latach późniejszych, przeto nie zachodzi potrzeba zamawiania odrazu całej ilości znaków numerowych. Wobec tego państwowe zarządy wodne, niezwłocznie po ogłoszeniu rozporządzenia o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej i instrukcji niniejszej doniosą swej władzy przełożonej jaka ilość znaków numerowych z ogólnej przydzielonej im ilości potrzebna będzie na okres najbliższych 4—5 lat. Wspomniane władze przełożone zbiorą zapotrzebowania podległych sobie P. Z. W. i prześlą stosowne zapotrzebowanie do urzędu wojewódzkiego w Warszawie.

§ 8.

Urzędy wojewódzkie przedstawią Ministerstwu Komunikacji (Biuro Dróg Wodnych) w ciągu miesiąca od dnia ogłoszenia rozporządzenia o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej oraz instrukcji niniejszej zapotrzebowania na potrzebne formularze na okres 3—4 lat dla wszystkich podległych sobie Zarządów Wodnych, wraz z wnioskami co do wymiarów i rozmieszczenia poszczególnych rubryk.

§ 9.

(1) Urzędy, powołane do przeprowadzania rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej, przesyłają swej władzy przełożonej najpóźniej do dnia 1 czerwca 1936 r., w czterech egzemplarzach, dokładne odpisy ksiąg rejestracyjnych

dla statków podlegających rejestracji szczegółowej, a następnie do dnia 15 stycznia każdego następnego roku będą podawać, również w czterech egzemplarzach, wszelkie zmiany zaszłe w roku ubiegłym.

(2) Zarówno odpisy ksiąg rejestracyjnych, jak i zawiadomienia o zaszłych zmianach powinny być sporządzone na takich formularzach jak odnośna księga rejestracyjna. Zaszłe zmiany uwidacznia się zapomocą przekreślenia pierwotnych danych (nazwy, wymiaru, miejsca postoju itd.) czerwonym atramentem i wpisania na ich miejsce nowych.

(3) Na podstawie otrzymanych w ten sposób materjałów urzędy wojewódzkie (wydziały dróg wodnych — oddziały wodne) zestawiają i przesyłają Ministerstwu Komunikacji, najpóźniej do dnia 1 sierpnia 1936 r., a następnie najpóźniej do dnia 1 marca każdego następnego roku w trzech egzemplarzach wykazy statystyczne statków i łodzi zarejestrowanych na podległych im obszarach, oddzielnie dla każdego Państwowego Zarządu Wodnego, według wzorów zamieszczonych w załącznikach Nr. 1 i 2 do instrukcji niniejszej. Do powyższych wykazów urzędy wojewódzkie dołączają po trzy egzemplarze odpisów ksiąg rejestracyjnych, nadesłanych przez Państwowe Zarządy Wodne, względnie po trzy egzemplarze wykazów zmian, zaszłych w tych księgach.

§ 10.

(1) Do dnia 15 kwietnia każdego roku urzędy rejestrujące przedstawią swej władzy przełożonej w trzech egzemplarzach, według wzorów zamieszczonych w załączniku Nr. 3 do instrukcji niniejszej, wykazy statystyczne statków i łodzi, podlegających rejestracji corocznej.

(2) Najpóźniej do dnia 1 maja każdego roku urzędy wojewódzkie przesyłają Ministerstwu Komunikacji po dwa egzemplarze powyższych wykazów ze wszystkich podległych urzędów rejestracyjnych.

§ 11.

(1) Przy przeprowadzaniu rejestracji i zestawianiu wykazów statystycznych statków i łodzi należy postępować według wskazówek następujących:

a) za **barki**, otwarte lub zakryte, uważa się wszelkie statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego, o nośności, przy największem dopuszczalnem zanurzeniu, powyżej 100 tonn, drewniane, żelazne lub konstrukcji mieszanej (burty żelazne i dno drewniane), przeznaczone do przewozu ładunków i posiadające śpiczaste lub zaokrąglone dziób i rufę.

b) Za **krypy** uważa się wszelkie statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego, o nośności, przy największem dopuszczalnem zanurzeniu, od 25 do 100 tonn włącznie, otwarte, drewniane, żelazne lub konstrukcji mieszanej, ze śpiczastemi, zaokrąglonemi lub zwężonemi dziobem i rufą i o dowolnej wysokości burty, przeznaczone do przewozu ładunków.

c) Za **galary** uważa się wszelkie statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego, otwarte, drewniane, żelazne lub konstrukcji mieszanej, kształtu zbliżonego do prostokątu, symetryczne z podgiętemi lub ukośnie ściętemi końcami, z burtą wysokości do 1 m., o nośności od 25 tonn wzwyż przy największem dopuszczalnem zanurzeniu.

d) Wszelkie inne statki i łodzie, bez własnego napędu mechanicznego, o nośności poniżej 25 tonn, dowolnej konstrukcji i z dowolnego materjału, służące do przewozu ładunków lub ludzi. albo do robót wodnych, jako to promy przewozowe, baty przewozowe lub do wydobywania piasku, żwiru albo innych materjałów z łożysk wód, półgalarki i t. d. należy zaliczać przy zestawianiu wykazów statystycznych do kategorji „Łodzie przewozowe".

e) Pływające przystanie, magazyny, warsztaty i inne objekty tego rodzaju, służące do celów żeglugowych, należy zaliczać przy zestawianiu wykazów statystycznych do kategorji „statki niesłużące do przewozów".

f) Barki, krypy lub galary, posiadające silniki wbudowane na stałe, jak również łodzie z przyczepnemi silnikami mają być zgłaszane do rejestracji jako statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego.

g) Przy zaliczaniu statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym do poszczególnych rodzajów (osobowe, towarowe, towarowo-osobowe i holowniki) należy kierować się faktycznem przeznaczeniem statku lub łodzi w czasie rejestracji; jeśli zaś w czasie rejestracji statek lub łódź niema przeznaczenia — należy zaliczyć go do tego rodzaju do jakiego najbardziej się nadaje ze względu na swą konstrukcję i urządzenia.

h) Statki i łodzie o konstrukcji mieszanej (żelazne burty i drewniane dno) należy zaliczać przy zestawieniu wykazów statystycznych do kategorji statków żelaznych.

i) Przy podziale w wykazach satystycznych statków i łodzi na grupy według wymiarów należy brać pod uwagę największą długość statku lub łodzi przy zło-

żonym na bok sterze i przy uwzględnieniu u tylnokołowców obudowy kół; szerokość największa pomiędzy wewnętrznemi poszyciami burt; wysokość od dolnej wodnicy do szczytu najwyższej nierozbieralnej części statku lub łodzi, wreszcie zanurzenie największe dopuszczalne (od najniższej części dna do górnej wodnicy), a ponadto, dla statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym, szerokość największą z obudową kół względnie z burtochronami i zanurzenie bezładunkowe (od najniższej części dna w dolnej wodnicy).

j) Przy rozgrupowywaniu taboru według nośności należy nośność przy największem dopuszczalnem zanurzeniu jak i przy zanurzeniu do 50 cm. brać w miarę możności ze świadectw pomiarowych, zaokrąglając do pełnych tonn. Przy wypełnianiu rubryki **„nośność przy zanurzeniu do 50 cm"**, zarówno w zgłoszeniach jak i w księgach rejestracyjnych oraz w wykazach statystycznych należy podawać, gdy chodzi o statki lub łodzie, których największe dopuszczalne zanurzenie nie przekracza 50 cm, nośność przy największem dopuszczalnem zanurzeniu; przy statkach zaś i łodziach, których zanurzenie bezładunkowe w stanie roboczym przekracza 50 cm. wymienionej wyżej rubryki nie należy wypełniać.

k) Przy podziale statków i łodzi na grupy według wieku, miarodajną jest data ukończenia budowy kałduba; w ten sposób do grupy pierwszej — „poniżej 1 roku" — wejdą statki i łodzie, których kadłuby zostały wykończone w roku sprawozdawczym, do następnej zaś — statki i łodzie, których kadłuby wykończono w roku poprzedzającym sprawozdawczy i t. d.

l) W wykazach statystycznych dla statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym w odnośnych rubrykach zgrupowania taboru według wieku i według mocy maszyn napędowych należy wykazywać ogólną moc wszystkich statków i łodzi zaliczonych do danej grupy.

ł) Dla poszczególnych grup statków i łodzi w rubrykach 9 i 10 wykazu statystycznego taboru bez własnego napędu mechanicznego tudzież w rubryce 13 wykazu taboru z własnym napędem mechanicznym należy podawać nośność ogólną przy największem dopuszczalnem zanurzeniu statków i łodzi zaliczonych do danej grupy i rodzaju, w rubrykach zaś 14 i 15 wykazu taboru z własnym napędem mechanicznym — ogólną moc maszyn napędowych.

§ 12.

Statki i łodzie zwolnione od zgłaszania do rejestracji w myśl § 15, rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1935 r. o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 330) powinny być zapisywane do nowych ksiąg rejestracyjnych, w kolejnym porządku, w dniu przedstawienia przez ich właścicieli dawnych zaświadczeń o spisie i znaków numerowych. Dokumenty rejestracyjne sporządza Urząd na podstawie danych zawartych w dawnych księgach spisu, dane te jednak należy sprawdzić z odnośnemi dokumentami statku lub łodzi, albo ze stanem faktycznym.

§ 13.

(1) Urzędy, powołane do rejestracji statków i łodzi, na których obszarze działania (patrz rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 stycznia 1933 r. o organizacji zarządu dróg wodnych, Monitor Polski Nr. 80, poz. 103, zmienione rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 11 grudnia 1933 r., (Monitor Polski z 1934 r. Nr. 20, poz. 29) spis statków i łodzi był uprzednio prowadzony przez dwa lub więcej urzędów spisowych, np. przez dwa b. zarządy wodne, albo przez Zarząd Dróg Wodnych i Wojewodę, względnie przez podległe wojewodzie organa, powinny niezwłocznie po ogłoszeniu rozporządzenia o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej poczynić kroki do ściągnięcia wszystkich ksiąg spisu, jakie były prowadzone na ich obszarze.

§ 14.

Zgłoszenia do rejestracji oraz dokumenty rejestracyjne, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1935 r. o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 330), nie podlegają opłacie stemplowej, zgodnie z art. 142 p. 23 i art. 160 p. 1 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 41, poz. 413).

**Nr. O. P. 144/5 z dn. 22 lipca 1935 r.**

**Załącznik Nr 1** do instrukcji o przeprowadzaniu rejestracji i o wykazach statystycznych statków i łodzi żeglugi śródlądowej.

URZĄD WOJEWÓDZKI

w

## Wykaz statystyczny

taboru handlowego żeglugi śródlądowej bez własnego napędu mechanicznego według rodzaju, zasadniczego materjału, wymiarów, nośności i wieku.

Według stanu z roku 19 r.

Teren działania: Państw. Zarząd

Wodny w

| RODZAJ STATKÓW I ŁODZI | | Ogólna ilość | Ogólna nośność w tonnach | | Długość największa przy złożonym na bok sterze w m. | | | | Szerokość największa pomiędzy zew. poszyc. burt. w metrach | | | | | Wysokość od dolnej wodn. do szczyt nierozb. cz. w m. | | | Zanurzenie największe dopuszcz. w m. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | przy największem dopuszczalnem zanurzeniu | przy zanurzeniu do 50 cm. | poniżej 10.00 | od 10.00 do 30.00 | od 30.01 do 50.00 | powyżej 50.00 | poniżej 3.00 | od 3.00 do 5.00 | od 5.01 do 9.60 | od 9.61 do 12.50 | powyżej 12.50 | poniżej 3.00 | od 3.00 do 5.50 | powyżej 5.50 | poniżej 0.50 | od 0.50 do 1.00 | od 1.01 do 2.00 | powyżej 2.00 |
| | | | | | i l o ś ć | | | | i l o ś ć | | | | | i l o ś ć | | | i l o ś ć | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | | 5 | | | | 6 | | | | | 7 | | | 8 | | | |
| Barki otwarte | Żelazne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barki zakryte | Żelazne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Krypy . . . | Żelazne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Galary . . . . | Żelazne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Łodzie przewozowe | Żelazne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Statki nie służące do przewozów. | Żelazne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Razem . . . | Żelazne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barki otwarte | Drewniane | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barki zakryte | Drewniane | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Krypy . . . . | Drewniane | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Galary | Drewniane | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Łodzie przewozowe . | Drewniane | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Statki nie służące do przewozów. | Drewniane | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Razem . . . | Drewniane | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ogółem . . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Ugrupowanie taboru według nośności w tonnach | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| poniżej 25 | | od 25 do 50 | | od 51 do 100 | | od 101 do 200 | | od 201 do 400 | | od 401 do 600 | | powyżej 600 | |
| ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność |
| 9 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |

| RODZAJ STATKÓW I ŁODZI | | Ugrupowania taboru według lat wieku | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | poniżej 1 roku | | od 1 do 2 | | od 2 do 10 | | od 10 do 20 | | od 20 do 30 | | powyżej 30 lat | |
| | | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność | ilość | nośność |
| | | | | | | | 10 | | | | | | |
| Barki otwarte / zakryte | Żelazne | | | | | | | | | | | | |
| Krypy . . . . | Żelazne | | | | | | | | | | | | |
| Galary . . . . | Żelazne | | | | | | | | | | | | |
| Łodzie przewozowe . | Żelazne | | | | | | | | | | | | |
| Statki nie służące do przewozów. | Żelazne | | | | | | | | | | | | |
| Razem . . . | Żelazne | | | | | | | | | | | | |
| Barki otwarte / zakryte | Drewniane | | | | | | | | | | | | |
| Krypy . . . . | Drewniane | | | | | | | | | | | | |
| Galary . . . . | Drewniane | | | | | | | | | | | | |
| Łodzie przewozowe . | Drewniane | | | | | | | | | | | | |
| Statki nie służące do przewozów. | Drewniane | | | | | | | | | | | | |
| Razem . . . | Drewniane | | | | | | | | | | | | |
| Ogółem . . | | | | | | | | | | | | | |

URZĄD WOJEWÓDZKI

w

Załącznik Nr. 2 do instrukcji o przeprowadzaniu rejestracji i o wykazach statystycznych statków i łodzi żeglugi śródlądowej.

*(Str. 1).*

**Wykaz statystyczny**

taboru handlowego żeglugi śródlądowej z własnym napędem mechanicznym według rodzaju, zasadniczego materjału, wymiarów, napędu, nośności, wieku i mocy maszyn napędowych.

Według stanu z roku 19

Teren działania: Państ. Zarząd

Wodny w

| RODZAJ STATKÓW I ŁODZI | | Ogólna ilość | Ogólna nośność | | Moc maszyn napędowych w K. M. | Materjał | | Napęd | | | Długość największa przy złożonym na bok sterze w m | | | | Szerokość największa pomiędzy zewn. poszyciami burt w metrach | | | | Szerokość największa z osłoną kół lub z burtochronami w metrach | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | przy największem dopuszczalnem zanurzeniu | przy zanurzeniu 50 cm | | żelazo | drzewo | bocznokołowce | tylnokołowce | śrubowce | poniżej 10.00 | od 10.01 do 30.00 | od 30.01 do 50.00 | powyżej 50.00 | poniżej 3.00 | od 3.00 do 5.00 | od 5.01 do 9.60 | powyżej 9.60 | poniżej 5.00 | od 5.00 do 9.60 | od 9.61 do 12.50 | powyżej 12.50 |
| | | | w tonnach | | | ilość | | | | | ilość | | | | ilość | | | | ilość | | | |
| 1 | | 2 | 3 | | 4 | 5 | | 6 | | | 7 | | | | 8 | | | | 9 | | | |
| Osobowe . . . | parowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Towarowe . . . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osobowo-towar. . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Holownicze . . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Razem: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osobowe . . . | motorowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Towarowe . . . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osobowo-towar. . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Holownicze . . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Razem: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OGÓŁEM: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Wysokość od doln. wodnicy do szczytu nierozb. cz. w metrach: poniżej 3.00 | od 3.00 do 5.50 | powyżej 5.50 | Zanurzenie: bezładunk. w metrach: poniżej 8.50 | od 0.50 do 1.00 | powyżej 1.00 | Zanurzenie: największe dopuszcz. w metr.: poniżej 0.50 | od 0.50 do 1.00 | od 1.01 do 1.50 | powyżej 1.50 | Ugrupowanie taboru według nośności w tonnach: poniżej 25 ilość | poniżej 25 nośność | od 25 do 50 ilość | od 25 do 50 nośność | od 51 do 100 ilość | od 51 do 100 nośność | od 101 do 200 ilość | od 101 do 200 nośność | od 201 do 300 ilość | od 201 do 300 nośność | powyżej 300 ilość | powyżej 300 nośność |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ilość | | | ilość | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | 11 | | | | | | | 12 | | 13 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| RODZAJ STATKÓW I ŁODZI | | Ugrupowanie taboru według lat wieku | | | | | | | | | | | | Ugrupowanie taboru według mocy maszyn napędowych w K. M. | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | poniżej 1 roku | | od 1 do 2 | | od 2 do 10 | | od 10 do 20 | | od 20 do 30 | | powyżej 30 lat | | poniżej 50 | | od 50 do 100 | | od 101 do 150 | | od 151 do 200 | | od 201 do 300 | | powyżej 300 | |
| | | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. | ilość | K.M. |
| | | 14 | | | | | | | | | | | | 15 | | | | | | | | | | | |
| Osobowe | parowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Towarowe | parowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osobowo-towarowe | parowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Holownicze | parowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Razem | parowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osobowe | motorowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Towarowe | motorowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osobowo-towarowe | motorowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Holownicze | motorowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Razem | motorowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OGÓŁEM | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

(Str. 1).

**Załącznik** Nr. 3 do instrukcji o przeprowadzeniu rejestracji i o wykazach statystycznych statków i łodzi żeglugi śródlądowej.

PAŃSTW. ZARZ. WODNY

w ..................

## W y k a z  s t a t y s t y c z n y

taboru żeglugi śródlądowej, podlegającego rejestracji corocznej.

według stanu na dzień 1 kwietnia 19 ........ r.

| Nazwa drogi wodnej (rzeki, jeziora, kanału) | sportowe | spacerowe | rybackie | dla celów gospodarczych | wybudowane na 1 okres nawigacyjny lub na czas krótki | | | | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | i l o ś ć | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | | | | | | | | | |
| Razem: | | | | | | | | | |

## SPROSTOWANIE.

W zarządzeniu ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 23 r. b. pod pozycją 120 Nr. R. O. V. 200/14 z dnia 13/VI 1935 r. w wierszu 16 od góry pomiędzy wyrazami „drużyna zaś parowozowa zwracała", a wyrazem „uwagę" należy wpisać wyraz „nadto".

Nr. R. O. V. 200/14 z dn. 26-VII. 35 r.

---

## ZAWIADOMIENIA.

„Z ważnością od dnia 31 maja 1935 r. zamyka się w planie kontowym P. K. P. na r-ku 9 rozrachunki międzyokresowe" konto 22 „druki sprzedażne" wraz z subkontami i uwagą".

Nr. F. K. II. 46/1 z dn. 16.VI.35 r.

---

W planie kontowym P. K. P., ogłoszonym w Dz. Urz. M. K. Nr. 6 z roku 1930, otwiera się na r-ku 7 „Depozyty" koncie 6 „Instytucje humanitarne i społeczne" nowe subkonto 11 o nazwie: „Naczelny Komitet Uczczenia Pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego".

Nr. F. K. I/3/8. 35 r.

---

**WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.**

Drukarnia Państwowa Nr 78388. 20.VIII.35. 8900.

**WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.**

**Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.**

## SPROSTOWANIE.

W zarządzeniu ogłoszonem w Dzienniku ...owym Ministerstwa Komunikacji Nr. 23 pod pozycją 120 Nr. R. O. V. 200/14 z dnia ... 1935 r. w wierszu 16 od góry pomiędzy ...zami „drużyna zaś parowozowa zwracała", ...wyrazem „uwagę" należy wpisać wyraz ...o".

...r. R. O. V. 200/14 z dn. 26-VII. 35 r.

## ZAWIADOMIENIA.

Z ważnością od dnia 31 maja 1935 r. za... się w planie kontowym P. K. P. na r-ku 9 rozrachunki międzyokresowe" konto 22 „druki sprzedażne" wraz z subkontami i uwagą".

Nr. F. K. II. 46/1 z dn. 16.VI.35 r.

W planie kontowym P. K. P., ogłoszonym w Dz. Urz. M. K. Nr. 6 z roku 1930, otwiera się na r-ku 7 „Depozyty" koncie 6 „Instytucje humanitarne i społeczne" nowe subkonto 11/o nazwie: „Naczelny Komitet Uczczenia Pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego".

Nr. F. K. I/3/8. 35 r.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 78388. 20.VIII.35 8900.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Cha...skiego Nr. 4 pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena ...ego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administra...ziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy ...zać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach ...kcyj Okręgowych Kolei Państwowych.